

Jungfraubahn-Gesellschaft

Geschäftsbericht und Jahres-Rechnung

über das Jahr 1921

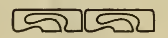
Zürich
Buchdruckerei Züricher Post
1922



Jungfraubahn-Gesellschaft

Geschäftsbericht und Jahresrechnung

über das Jahr 1921



Verwaltungsrat:

			Austrittsjahr
1.	Herr	Prof. Dr. jur. **L. R. v. Salis,** Präsident, Marschlins (Graubünden)	1922
2.	„	**Ed. v. Hegner,** Vizepräsident, in Zürich	1926
3.	„	Dr. **F. Ehrensperger** in Zürich	1926
4.	„	Fürsprech **F. Zeerleder** in Bern	1926
5.	„	**Gebhard A. Guyer** in Zürich	1924
6.	„	**R. Lüscher-Burckhardt** in Basel	1924
7.	„	**H. Nussbaum** in Thun	1924
8.	„	Dr. **Max Stahel** in Zollikon	1924
9.	„	Ingenieur **E. Bodenehr** in Solothurn	1922
10.	„	Direktor **K. Liechti** in Meilen	1922
11.	„	**Carl Zahn-Sarasin** in Basel	1922

Vertreter der Obligationäre:

Herr **A. Häuptli,** Subdirektor der Kantonalbank von Bern, in Bern.

Kontrollstelle:

Herr Dr. **J. Maurer,** Direktor, in Zürich
„ **W. Stauffer,** Prokurist in Bern
Suppleanten: Herr **W. Metzger,** Prokurist in Bern
„ Dr. **K. Rüttimann,** Rechtsanwalt in Zug

Betriebsdirektor:

Herr **Karl Liechti** in Meilen

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Jungfraubahn-Gesellschaft

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten, Art. 10, Ziff. 4, beehren wir uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen über das Jahr 1921 vorzulegen.

I. Allgemeines

1. Verwaltung

Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre wurde am 15. Juli in Interlaken abgehalten; sie genehmigte Rechnung und Geschäftsbericht über das Jahr 1920, erteilte dem Verwaltungsrat für seine Geschäftsführung Entlastung und beschloss, den Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 3,614,434.04 auf neue Rechnung vorzutragen.

Als Rechnungsrevisoren wurden die Herren Dr. J. Maurer, Direktor in Zürich, und W. Stauffer, Prokurist der Spar- und Leihkasse in Bern, sowie als deren Suppleanten die Herren W. Metzger, Prokurist der Kantonalbank von Bern, und Dr. K. Rüttimann, Rechtsanwalt in Zug, gewählt.

Der Verwaltungsrat hielt im Berichtsjahre 3, die Direktion 7 und die Kraftwerkekommission 5 Sitzungen ab.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre, die am 28. Februar 1922 in Bern stattfand, bildet den Abschluss der auf Ende 1921 durchgeführten Sanierung. Sie genehmigte einstimmig den folgenden Antrag des Verwaltungsrates:

Die Generalversammlung der Aktionäre der Jungfraubahn-Gesellschaft nimmt, soweit an ihr, den vom Verwaltungsrat mit der Instruktionskommission des h. Bundesgerichtes bereinigten Sanierungsplan betreffend das Jungfraubahn-Unternehmen an und beschliesst auf Antrag des Verwaltungsrates, gestützt auf Art. 10, insb. Ziff. 9 und 10 und Art. 17 der Statuten:

I. Das Aktienkapital wird von 4,5 Millionen auf Fr. 1,8 Millionen herabgesetzt durch Abstempelung der bestehenden 9000 Aktien von je Fr. 500.— nominal auf je Fr. 200.—; diese Aktien werden Aktien II. Ranges.

II. Es wird zum Zwecke der Vollziehung des Sanierungsplanes ein Prioritäts-Aktienkapital bis zur Höhe von Fr. 3,2 Millionen kreiert, eingeteilt in 16,000 Aktien von je Fr. 200.— nominal; diese Aktien werden Aktien I. Ranges.

III. Art. 5 und 32 der Statuten werden wie folgt geändert:

Art. 5

Das Gesellschaftskapital ist auf Fr. 5 Millionen festgesetzt, eingeteilt in 25,000 auf den Inhaber lautende Aktien von je Fr. 200,— nominal. Hievon sind:

16,000 Stück Aktien I. Ranges und

9,000 Stück Aktien II. Ranges.

Die Aktien II. Ranges haben am Jahresergebnis erst Anteil, nachdem den Aktien I. Ranges eine Dividende von 6 % zugeteilt worden ist. Die Dividende der Aktien I. Ranges ist jedoch auf 8 % im Maximum be-

schränkt. Eine kumulative Dividenden-Nachzahlung auf die Aktien I. Ranges findet für den Betrag von 6 % p. a. erst vom 1. Januar 1930 an statt.

Der Verwaltungsrat ist ermächtigt, die Aktien I. Ranges jederzeit zum Kurse von 105 % in einem oder mehreren Malen zurückzukaufen und sie zu amortisieren. Erfolgt dieser Rückkauf nicht für sämtliche Aktien in einem Mal, so bestimmt das Los die dem Rückkauf unterliegenden Stücke.

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft werden aus dem Ergebnis der Liquidation, nach Tilgung der sämtlichen Schulden und der Liquidationskosten, zunächst die Aktien I. Ranges bis zur Höhe von 105 % des Nominalbetrages zurückbezahlt. Der Ueberschuss gehört den Aktien II. Ranges.

Art. 32

Der Reinertrag wird folgendermassen verteilt:

Zuerst erhalten die Aktien I. Ranges eine Vorzugsdividende von 6 %.

Der Ueberschuss wird gleichmässig auf die Aktien I. Ranges und II. Ranges bis zum Betrage von 2 % verteilt.

Ein weiterer Ueberschuss steht ausschliesslich zur Verfügung der Aktien II. Ranges.

IV. Der Verwaltungsrat erhält Auftrag und Vollmacht, die zum Vollzug dieser Beschlüsse erforderlichen Massnahmen und Anordnungen zu treffen.

2. Kraftwerke Burglauenen und Lauterbrunnen

Die Kraftwerke erzeugten 10,860,310 KWh gegenüber 9,693,700 im Vorjahre. Die Vermehrung fällt in der Hauptsache auf die Bahnen; die Bernischen Kraftwerke bezogen nicht einmal voll die Kraft, die ihnen auf Grund der vertraglichen Minimalgarantie zukommen würde. Schuld daran sind die misslichen wirtschaftlichen Verhältnisse.

Die aussergewöhnliche Trockenheit des Jahres 1921 hatte selbstverständlich ihre Rückwirkung auf die Wasserverhältnisse. Das Wasser fiel im Januar und Februar derart, dass wir Mühe hatten, den Strom für den Bahnbetrieb zu erzeugen. An die Bernischen Kraftwerke konnte nur ein Minimum abgegeben werden. Dieser unbefriedigende Zustand dauerte an bis fast Mitte März. Während der Sommerszeit hatten wir einen gleichmässigen Wasserstand, vom Hochwasser blieben wir verschont. In den Herbst- und Wintermonaten ging der Zufluss stark zurück, immerhin war der Wasserstand bedeutend besser als am Anfang des Jahres.

Die Turbinen III und IV in Lütschenthal wurden ebenfalls mit Düseneinläufen und neuen Regulatoren ausgerüstet, nachdem wir mit dem Umbau der I. und II. sehr gute Erfahrungen gemacht haben. Die hydraulische Anlage der Zentrale Lütschental steht damit auf der Höhe der jetzigen Technik.

Die Zufahrt zur Lochbrücke beim Kraftwerk Lauterbrunnen wurde verbessert.

Neu angeschlossen an unser Beleuchtungsnetz wurden die Häuser bei der Lochbrücke in Lauterbrunnen und die Gehöfte im Sand in Grindelwald-Grund. Am Generator III in Lütschental mussten die Lager wegen Warmlaufens frisch ausgegossen werden.

II. Bau- und Bahnunterhalt

1. Tunnel

Der Tunnel hat sich derart konsolidiert, dass Materialablösungen beim jährlichen Abklopfen nur noch ganz geringfügig sind.

Die Entstaubungsarbeiten wurden fortgeführt und auch die Perrons in den Stationen Eismeer und Jungfraujoch mit einem Zementguss überzogen. Damit ist nun die so lästige Staubplage gründlich behoben.

Auf Station Eismeer wurde im Hauptgeleise eine Putzgrube erstellt. Bis jetzt mussten die täglichen Revisionen der in Eismeer stationierten Lokomotiven auf der Putzgrube bei km 8,8 erfolgen, was sehr umständlich war.

2. Transformatorenstationen

In Ordnung.

3. Hochbau

Die Umdeckung des Remisendaches am Eigergletscher wurde vollendet.

Auf Anfang Mai wurde auch der Umbau des Provisoriums Jungfraujoch beendigt. Glücklicherweise war der Bau durch aussergewöhnlich schönes Wetter begünstigt. Die nur wenigen schlechten Tage zeigten deutlich genug, mit welchen Schwierigkeiten das Bauen in dieser Höhenlage verbunden ist. Infolge des Umbaues konnte der Küchenraum vergrössert werden; ferner wurden im Dachraume Schlafgelegenheiten eingerichtet, auch die Abtritte sind verbessert worden. Der neue Restaurationssaal hat ein gefälliges Aussehen. Schade ist nur, dass er nicht vergrössert werden konnte. An starken Besuchstagen erwies er sich viel zu klein.

Umgebaut wurde ferner am Eigergletscher die Schmiede und die Zimmerei.

Das neue Beamtenhaus, sowie das Transformergebäude Fallbodenhubel erhielten einen Neuanstrich.

4. Oberbau

Die Geleiseregulierarbeiten blieben infolge anderweitiger Beanspruchung des Personals etwas im Rückstande; im ganzen wurden 1800 Meter gekrampt.

5. Rollmaterial

Die Lokomotiven und Wagen wurden ordnungsgemäss revidiert.

Die Kurbelstangen der Lokomotive No. 10 wurden gegen solche mit nachstellbaren Köpfen ausgewechselt. Seitdem wir die neuen verstellbaren Kurbelstangen bei den Lokomotiven No. 8 und 9 montiert haben, hörten die vorher häufigen Brüche der Kurbelstangen vollständig auf.

Bei den Lokomotiven No. 1—7 hat das eindringende Zahnradfett die Lager stark ausgefressen. Dem Übelstande wurde dadurch abgeholfen, dass auf die Naben der Triebzahnräder gusseiserne Schleuderringe aufgezogen wurden.

Ein infolge Kurzschluss defekt gewordener Motoranker der Lokomotive No. 4 musste neu gewickelt werden.

Die abgenützten Motorzahnkolben der Lokomotive No. 4 sind durch neue ersetzt worden.

6. Leitungen

Die Hochspannungsleitung Lauterbrunnen-Eigergletscher ist in gutem Zustand. Da wir bei den regelmässigen Herbstrevisionen alle Defekte gründlich beheben, nehmen die jeweiligen Stangenauswechslungen keinen grösseren Umfang an.

Im Herbst erfolgte die Umänderung der Kontaktleitung von Kl. Scheidegg km 0 bis km 1 (Fallbodenhubel) auf das System der Drahtaufhängung an Auslegern. Die Holzmasten stehen in einbetonierten, eisernen Mastenhaltern, die eine Auswechslung defekter Masten ohne grosse Mühe gestatten. Als Ausleger wurde der bei der W. A. B. benutzte Typ, der sich sehr gut bewährt hat, verwendet. Die Auswechslung geschah zum Teil aus ästhetischen Gründen, um die Zahl der Stangen auf die Hälfte zu reduzieren und damit die Aussichtsseite frei zu halten, hauptsächlich aber wegen der projektierten Umänderung der Kontaktleitung mit Gleitschuhen auf das Bügelsystem.

III. Betrieb

1. Personalbestand pro 1921

	Beamte und Angestellte	Arbeiter im Taglohn	Zusammen
1. Allgemeine Verwaltung	6	—	6
2. Unterhalt und Bewachung der Bahn .	10	2	12
3. Stationsdienst	6	—	6
4. Zugsdienst	9	—	9
5. Fahr- und Werkstättedienst	14	—	14
6. Zentrale	13	4	17
7. Küche und Magazin	5	—	5
Total pro 1921	63	6	69
Total pro 1920	56	15	71
Total pro 1913	71	8	79

2. Betriebsdauer

Der Sommerbetrieb wurde am 4. Juni eröffnet und am 16. Oktober 1921 geschlossen.

Der prachtvolle Sommer hat uns eine unerwartete Frequenzsteigerung gebracht. Unsere Besucher waren in der Hauptsache Engländer, Holländer und Amerikaner. Dagegen war die Frequenz aus den valutaschwachen Ländern, die uns früher das Hauptkontingent der Reisenden stellten, fast null. Auch die Schweizer kamen dieses Jahr nicht in der gewohnten Anzahl. Hier mag die Valuta die gegenteilige Wirkung ausgeübt haben, wie bei den valutaschwachen Ländern, indem der Hochstand der Schweizer Währung die Schweizer zu Auslandsreisen verlockte.

3. Frequenz

Jahr	Jan.-Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Okt.-Dez.	Total
1913	2698	10885	22589	32487	15781	1319	85759
1914	2412	12723	20057	2135	166	—	37493
1915	21	272	1440	2551	1205	—	5489
1916	89	412	2818	4933	2779	62	11093
1917	301	807	3486	4281	3568	141	12584
1918	578	428	2593	4203	2760	406	10968
1919	99	1949	3818	10882	5026	168	21942
1920	529	2919	9701	14031	4841	544	32565
1921	1479	6073	16222	19622	7336	1092	51824

Die durchnittliche Tagesfrequenz während der Sommer-Saison betrug bei 135 Betriebstagen 372 (1920: 258). Die höchste Tagesfrequenz zeigt der 8. August mit 1348 Fahrgästen (1920: 8. August 1153).

Das Sommer-Skirennen am Jungfraujoch wickelte sich bei prächtigem Wetter und gutem Besuche am 16./17. Juli ab.

Nachdem das Bernische Kantonalschützenfest in Interlaken letztes Jahr wegen der Gefahr der Verschleppung der Maul- und Klauenseuche auf 1921 verschoben werden musste, wurden alle Anstrengungen für eine flotte Durchführung des Festes gemacht. Die Beteiligung aus allen Gauen der Schweiz war dann auch über Erwarten gross. Durch aussergewöhnliche Taxermässigungen kamen die Bahnen des Berner Oberlandes den Besuchern entgegen, um diesen die Fahrt auf die höchste Warte der Schweiz zu ermöglichen. Das Fest hatte kaum recht begonnen, als das Personal der Berner Oberland Bahnen und der Mürrenbahn in Streik trat, der vom 23. bis 30. Juni gedauert hat. Wohl wurden sofort alle Massnahmen ergriffen, um den Reisenden die Zufahrt zur Wengernalp- und Jungfraubahn durch regelmässige Automobilkurse und Fuhrwerke zu ermöglichen. Diese genügten aber für den Verkehr nicht, auch waren die Preise zu hoch. Obwohl das Personal der Wengernalp- und Jungfraubahn den Streik nicht mitmachte, ist uns durch die mangelhafte Zufahrt ein enormer Schaden entstanden. Dass auch die Stimmung bei den Festbesuchern für das Streikpersonal nicht die beste war, ist selbstverständlich. Überhaupt hat man nirgends in der Schweiz verstanden, dass Angestellte, die von den Bahnen jahrelang über die schwierigsten Zeiten durchgehalten worden sind, den Anlass eines einheimischen Festes benützt haben, um ihre Lohnforderungen durchzudrücken. Jedenfalls rechtfertigten es die kleinen Differenzen, die zwischen Verwaltung und Personal bestanden, nicht, durch solche Gewaltmassnahmen die durch den Krieg finanziell bis aufs Mark erschütterte Gegend derart zu schädigen, wie es durch den Streik geschehen ist.

4. Wetterstatistik

Witterung	Anzahl der Tage im Monat						In Prozenten ausgedrückt					
	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Total	1921	1920	1919	1918	1917	1916
Hell	18	24	16	21	16	95	70,37	45,30	61,16	46,64	57,41	47,96
Trüb	2	4	4	4	—	14	10,37	19,05	14,05	18,40	13,85	22,46
Regen	2	3	10	5	—	20	14,82	25,42	14,05	24,30	21,77	21,42
Schnee	5	—	1	—	—	6	1,44	10,23	10,74	10,66	6,97	8,16
Total	27	31	31	30	16	135	100%	100%	100%	100%	100%	100%

5. Reklame

Die Neubelebung des europäischen Reiseverkehrs hat bereits die Länder zum scharfen Werbekampfe auf den Plan gerufen. Dass unter diesen Umständen die Schweiz und wir im besondern nicht zurückbleiben dürfen und der Reklame die grösste Aufmerksamkeit schenken müssen, ist selbstverständlich. Im Rahmen der verfügbaren Mittel, die natürlich entsprechend den Einnahmen immer noch recht bescheidene sind, haben wir im Verein mit dem Verkehrsverband Jungfraugebiet alles getan, um durch geeignete Reklame den Reisendenstrom auf unsere Bahn zu lenken.

Unserem Pliant, das in deutscher, französischer, englischer und italienischer Sprache erscheint, haben wir eine möglichst grosse Verbreitung zu verschaffen gesucht.

Von dem Hodelschen Bilde „Jungfraujoch" liessen wir eine Reproduktion in der Grösse von 38 auf 50 cm erstellen und bestellten davon 3000 Stück. Verschiedene kinomatographische Aufnahmen unseres Gebietes unterstützten wir in weitgehendem Masse.

6. Tarifwesen

An der im Wurfe liegenden Neubearbeitung des schweizerischen Gesellschafts- und Schultarifs sind wir interessiert.

7. Teuerungszulagen

Da die Verhandlungen mit dem Personal über die neue Gehaltsordnung nicht vom Flecke wollten, wir aber verlangen mussten, dass diese Angelegenheit vor der Betriebseröffnung zum Abschluss gelange, entschlossen wir uns, im Einvernehmen mit unsern Vorbahnen, die von uns aufgestellte Gehaltsordnung am 10. Mai in Kraft zu setzen, und zwar mit rückwirkender Gültigkeit auf 1. Januar 1921. In der vom Gewerkschaftsamt geleiteten Personalversammlung vom 18. Juni nahm das Personal der Berner Oberlandbahnen, Wengernalpbahn, Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren und Jungfraubahn Stellung zu den neuen Gehaltsordnungen. Nach zum Teil sehr stürmischen Verhandlungen beschloss das Personal der Berner Oberlandbahnen und der von diesen mitbetriebenen Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren unter Ansetzung eines kurzbefristeten Ultimatums den Streik. Diesem Beschluss trat das Jungfraubahn- und Wengernalpbahn-Personal nicht bei; auch von einem Sympathiestreik wollte es nichts wissen.

Durch diesen Gewaltsakt erreichte das Personal, dass ihm neben verschiedenen allgemeinen Zugeständnissen in der Einreihung in die Gehaltsordnung etc. die Lohnansätze um 5—10% erhöht wurden. Infolge dieser Erhöhung kamen wir mit unserer Gehaltsordnung in eine etwas kritische Lage. Waren schon die Ansätze der ersten Gehaltsordnung der Berner Oberlandbahnen zum Teil höher als die unsrigen, so wurde durch die ertrotzte Aufbesserung der Unterschied noch grösser. Es blieb uns daher nichts anderes übrig, als auch unsere Ansätze einer nochmaligen Revision zu unterziehen und sie ebenfalls um 5—10% zu erhöhen. Mit dem neuen Regulativ, das in Anbetracht der unsichern Zeitläufte bis Ende 1922 befristet worden ist, sind wir dem Personal in der weitgehendsten Weise entgegengekommen. Allerdings belastet diese Gehaltsneuordnung, in Verbindung mit dem Arbeitszeitgesetz, die Verwaltungen in einer fast unerträglichen Weise und wird auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten sein.

IV. Betriebsergebnis

1. Einnahmen

Die Einnahmen beziffern sich auf Fr. 880,951.49, gegenüber Fr. 534,169.70; auf den Personentransport entfallen Fr. 717,479.08 gegenüber Fr. 474,211.48 im Vorjahre. Es kommt in diesen Zahlen in erfreulicher Weise die Wiederbelebung des Verkehrs zum Ausdruck.

2. Ausgaben

Die Betriebsausgaben sind infolge der Teuerung und Arbeitsreduktion nochmals grössere geworden; von Fr. 362,083.26 im Vorjahre sind sie auf Fr. 473,481.42 angestiegen; der Betrag von Fr. 105,293.82 für elektrische Kraft statt Fr. 30,076.60 im Vorjahre wird in Abschnitt 3 hiernach begründet.

3. Rechnung der Kraftwerke

Die Beteiligung der Wengernalpbahn an den Kraftwerken im Maximalbetrag von Fr. 1,250,000.— wurde seiner Zeit durch ein Grundpfand im zweiten Rang auf das Burg-

lauener Kraftwerk sicher gestellt. Diesen Titel hatte die Wengernalpbahn der Spar- und Leihkasse Bern für deren Forderung verpfändet. Der Titel soll nun nach Massgabe des Sanierungsprojektes der Wengernalpbahn verzinslich gemacht werden; und die Spar- und Leihkasse Bern hat sich bereit erklärt, den Zins, den dieser Titel abwirft, im Maximum 5% entgegenzunehmen, dies unter der Voraussetzung, dass der Vertrag vom 12. Januar 1912 zwischen der Jungfraubahn und der Wengernalpbahn dahin modifiziert wird, dass ab 1. Januar 1921 der durchschnittliche Strompreis für die Wengernalpbahn mit 10 Rp. und für die Jungfraubahn mit 13 Rp. in Rechnung gesetzt wird.

Diese Abmachung, zu der die Jungfraubahn im Interesse der Wengernalpbahn ihre Zustimmung gegeben hat, ändert die Kraftwerk-Rechnung von Grund auf, indem das bisherige Defizit infolge der enormen Stromzinserhöhung für die Wengernalpbahn und für die Jungfraubahn in Wegfall kommt.

Mit den Berner Oberlandbahnen konnte nach langwierigen Verhandlungen eine Vereinbarung getroffen werden, die uns allerdings nicht die erhoffte und erforderliche Verbesserung des Strompreises bringt. Die Vereinbarung, mit Wirkung vom 1. Januar 1922, dauert bis zum 31. Dezember 1926.

Nach dem bisherigen Vertrage betrug der Strompreis 3,5 Rp. per KWh bei einem Stromkonsum von weniger und 3 Rp. bei einem Stromkonsum von mehr als 1 Million KWh, bei einer Minimalgarantie von Fr. 30,000.—.

Diese Preise werden nun wie folgt normiert:

Für die ersten 500.000 KWh je 4,75 Rp., für die folgenden 500.000 KWh 4,25 Rp., für die weiteren 500.000 KWh 3,75 Rp., für das Mehr 3,25 Rp., unter Leistung einer Minimalgarantie von Fr. 35,000 p. a.

Leider sind die Bernischen Kraftwerke nicht über die Minimalgarantie hinaus gekommen. Die Verhandlungen mit dieser Gesellschaft, die in erster Linie auf die Absatzvermehrung hinzielen, sind durch die Frage der Periodenänderung verzögert worden. Die Bernischen Kraftwerke und die Jungfraubahn haben in ihren Werken 40 Perioden. Durch den Anschluss an die eidgenössische Sammelschiene, die die Verbindung und damit den Ausgleich der grössern schweizerischen Kraftwerke bezweckt, und für welche die Periodenzahl auf 50 Perioden angesetzt wurde, sind wir genötigt, auch unsere Werke entsprechend umzugestalten. Die Angelegenheit ist zur Zeit im Studium, und es scheint nach allem eine Lösung ohne übermässige Kosten möglich zu sein.

4. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Passivsaldo des Vorjahres in der Höhe von Fr. 3,614,434.04 ist in Verbindung mit der Durchführung des allseits genehmigten Sanierungsplanes getilgt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1921 zeigt ohne Berücksichtigung des Sanierungsplanes folgendes Bild:

Einnahmen.

Ueberschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 407,470.07
Ertrag der Wertbestände und Guthaben	„ 2,076.20
Entnahme aus dem Erneuerungsfonds der Kraftwerke	„ 80,000.—
Verlust pro 1921, der aus dem Sanierungs-Konto gedeckt wird	„ 81,123.83
	Fr. 570,670.10

Ausgaben.

Verzinsung der festen Anleihen:		
a) 5 % Obligationen I. Hypothek Scheidegg-Eismeer	Fr. 125,000.—	
b) 5 % „ II. „ Scheidegg-Eismeer	„ 75,000.—	
c) 5 % „ I. „ Eismeer-Jungfraujoch	„ 108,000.—	
d) 5½ % „ I. „ Burglauener Werk	„ 68,750.—	
e) auf Beteiligung der W. A. B. an den Kraftwerken	„ 45,391.75	Fr. 422,141.75
Verzinsung der schwebenden Schulden		„ 58,528.35
Einlage in den Erneuerungsfonds der Bahn		„ 30,000.—
Einlage in den Erneuerungsfonds der Kraftwerke		„ 60,000.—
		Fr. 570,670.10

V. Finanzielles

Unter der Leitung des Schweiz. Bundesgerichtes konnte die Sanierung unseres Unternehmens dank dem Entgegenkommen und der tatkräftigen Mitwirkung der Banken, namentlich der Bankaktiengesellschaft Guyerzeller, der Kantonalbank von Bern und der Spar- und Leihkasse Bern zum glücklichen Abschluss gebracht werden. Das von uns 1919 zunächst aufgestellte Sanierungsprojekt wurde nach verschiedener Richtung modifiziert, insbesondere wurde die Stellung der Obligationäre dadurch verbessert, dass die Banken und die Kurrentgläubiger wesentlich grössere Opfer bringen mussten:

1. Von den Bank- und Wechselschulden der Gesellschaft im Betrage von Fr. 4,323,360.50 werden Fr. 2,309,800.— in Prioritätsaktien umgewandelt. Einen Forderungsbetrag von Fr. 190,000.— haben die Banken gänzlich gestrichen. Die Restforderung, die durch Spezialsicherheiten gedeckt ist, wird bis zum 31. Dezember 1925 seitens der Banken unkündbar und variabel verzinslich im III. Range, d. h. nach vollständiger Befriedigung des Zinsenanspruches der Obligationen, max. 6%. Die Erträgnisse der Hinterlagen bei den Banken, mit Ausnahme des Zinses auf dem Burglauener Schuldbrief, sind als Kapitalabzahlungen auf die Forderungen zu verwenden. Von den übrigen Kurrentgläubigern der Gesellschaft, die Forderungen besitzen, die nicht im Zusammenhange stehen mit dem laufenden Betrieb, wurden Forderungen im Betrage von Fr. 100,800.— in Prioritätsaktien umgewandelt.

2. Das 4½% Anleihen mit I. Hypothek auf das Elektrizitätswerk Burglauenen von Fr. 1,250,000.— ist nicht in die Sanierung einbezogen worden; die Zinsen dieses Anleihens wurden stets bezahlt, und der Prolongation um 5 Jahre unter Erhöhung des Zinsfusses von 4½% auf 5½% haben die Titelinhaber bis auf einige wenige zugestimmt. Die befreundeten Banken haben sich bereit erklärt, die wenigen nicht zustimmenden Obligationäre zu befriedigen.

3. Die Gläubiger der übrigen drei Anleihen, nämlich:

a) des Anleihens I. Hypothek auf der Strecke Scheidegg-Eismeer von Fr. 2,500,000 zu 5% vom Jahre 1900,

b) des Anleihens II. Hypothek auf der genannten Strecke von Fr. 1,500,000 zu 5% vom Jahre 1906,

c) des Anleihens I. Hypothek auf der Strecke Eismeer-Jungfraujoch von Fr. 3,000,000 zu 5% vom Jahre 1909

wurden vom Bundesgericht auf den 26. November 1921 zur Beschlussfassung über nachfolgende Anträge zu Gläubigerversammlungen nach Bern einberufen:

1. Erlass der von Mitte April 1915 an bis Mitte Oktober 1919 (inklusive) verfallenen Zinsbeträge dieser Anleihen.

2. Umwandlung der Mitte April und Mitte Oktober 1920 und 1921 verfallenen Zinsbeträge (4 Halbjahrescoupons) in Prioritätsaktien, in dem Sinne, dass jede Obligation von Fr. 1000 einen Anteilschein auf eine halbe, jede Obligation von Fr. 500 einen Anteilschein auf eine Viertel-Prioritätsaktie im Nominalbetrage von Fr. 200 erhält. Zwei halbe resp. vier Viertel dieser Anteilscheine können gegen definitive Titel eingetauscht werden. (Es sind auf diese Weise für Fr. 616,000.— Prioritätaktien ausgegeben worden.)

Die Prioritätsaktien haben Anspruch auf eine Vorzugsdividende von 6% und im Liquidationsfalle das erste Anrecht auf volle Deckung.

3. Umwandlung des festen Zinsfusses der obigen Anleihen für die Zeit von Mitte Oktober 1921 an bis Mitte Oktober 1925 in einen vom Betriebsresultat abhängigen variablen und kumulativen Zinsfuss von maximal $5\frac{1}{2}$%, wobei die Anleihen I. Hypothek demjenigen II. Hypothek im Range vorgehen und also voll mit $5\frac{1}{2}$% verzinst sein müssen, bevor an das Anleihen II. Hypothek ein Zins ausgerichtet werden kann.

4. Erhöhung des bisherigen Zinsfusses der drei Anleihen von 5% auf $5\frac{1}{2}$% vom 15. Oktober 1925 an für die ganze Dauer der Anleihen.

5. Zustimmungen zu den Abmachungen betr. das im Jahre 1919 aufgenommene Bankanleihen.

6. Bezeichnung des Herrn Häuptli, Vizedirektors der Kantonalbank von Bern in Bern, als Vertreter der Obligationengläubiger im Sinne von Art. 23 bis 25 der Verordnung des Bundesrates über die Gläubigergemeinschaft bei Anleihensobligationen vom 20. Febr. 1918.

An den Gläubigerversammlungen waren die Inhaber bezw. deren Vertreter von

3802 Obligationen I. Hypothek Scheidegg-Eismeer = 76%
1275 Obligationen II. Hypothek Scheidegg-Eismeer = 85%
2535 Obligationen I. Hypothek Eismeer-Jungfraujoch = 84%

anwesend. Die vorgelegten Anträge wurden von diesen einstimmig angenommen.

Nachdem am 28. Februar 1922 auch die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre die oben S. 3 mitgeteilten Beschlüsse gefasst hatte, genehmigte das Schweiz. Bundesgericht in seiner Sitzung vom 1. März 1922 die von den Gläubigerversammlungen und von den Aktionären gefassten Beschlüsse.

Die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz per 31. Dezember 1921 zeigen die Durchführung der vom Bundesgericht genehmigten, rechtskräftig gewordenen Beschlüsse der Gläubigerversammlungen und der Aktionäre. Zur nähern Erläuterung der Rechnungen fügen wir diesen den Sanierungs-Konto bei.

VI. Schlussantrag

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen:

Den vorliegenden Bericht samt Rechnungen zu genehmigen und dem Verwaltungsrat für seine Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.

Bern, den 16. Juni 1922.

Namens des Verwaltungsrates

Der Präsident: **v. Salis.**

Bericht der Rechnungsrevisoren

an die

Generalversammlung der Aktionäre der Jungfraubahngesellschaft.

Tit.!

Die unterzeichneten Rechnungsrevisoren haben auftragsgemäss heute die im vorstehenden Jahresbericht pro 1921 vorgelegte Jahresrechnung geprüft. Die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz pro 31. Dezember 1921 stehen in genauer Übereinstimmung zu den Eintragungen in den Geschäftsbüchern.

Vorgenommene Stichproben auf verschiedenen Conti und den Belegen ergaben ebenfalls Übereinstimmung.

Auf Grund dieser Revision wird der Generalversammlung der Aktionäre beantragt, es seien die Vorschläge des Verwaltungsrates und der Direktion zu genehmigen und diesen Organen unter bester Verdankung Décharge zu erteilen.

Eigergletscher, den 10. Juni 1922.

Die Rechnungsrevisoren:
Dr. J. Maurer.
W. Stauffer.

A. Baurechnung

	Stand am 31. Dezember 1920		Ausgaben im Jahre 1921		Rückerstattungen im Jahre 1921		Stand am 31. Dezember 1921	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Allgemeine Kosten	1,847,276	87					1,847,276	87
II. Bahnanlage u. feste Einrichtungen	9,875,231	56					9,875,231	56
III. Rollmaterial	791,226	03					791,226	03
IV. Mobiliar und Gerätschaften . .	110,852	48					110,852	48
V. Hilfsbetriebe und Kraftwerke .	3,888,881	97					3,888,881	97
Total Baukonto	16,513,468	91					16,513,468	91

B. Betriebsrechnung

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Einnahmen				
I. Aus dem Personenverkehr			717,479	08
II. Aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr				
1. Vom Gepäck	10	15		
2. Von Tieren	—	—		
3. Von Gütern	994	60	1,004	75
III. Aus dem Postverkehr				
1. Für Poststücke über 5 kg.	198	30		
2. Zuschuss für Poststücke	323	55		
3. Für besondere Dienstleistungen	2,223	50	2,745	35
IV. Verschiedene Einnahmen				
A. Pacht- und Mietzinse:				
Für Gebäude, Lokale, Grundstücke etc. . . .	17,823	25		
B. Rohertrag von Hülfsbetrieben (Kraftwerke) .	139,533	50		
C. Verschiedenes	2,365	56	159,722	31
Total der Einnahmen			880,951	49

B. Betriebsrechnung

Ausgaben	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Allgemeine Verwaltung						
A. Personalkosten						
1. Verwaltungsbehörden	19,275	70				
2. Direktion	5,252	95				
3. Kanzlei, Buchhaltung und Kassa . .	9,293	45	33,822	10		
B. Nebenkosten						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	4,175	92				
2. Miete, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	3,030	35				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	2,133	45				
4. Verschiedenes (auch Verbands- und Abrechnungskosten)	1,092	60	10,432	32	44,254	42
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn						
A. Personalkosten						
1. Leitung des Bahndienstes	3,264	60				
2. Bahnmeister	3,064	90				
3. Bahnwärter und 1/3 der Gehalte der Weichenwärter	8,580	80	14,910	30		
B. Nebenkosten						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	35	25				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	1,421	12				
3. Beleuchtung der Bahn (ohne die Stationen)	487	31				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	648	50				
5. Verschiedenes	—	—	2,592	18		
C. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen						
1. Unterbau (inkl. Abklopfen des Tunnels)	6,768	95				
2. Oberbau	3,231	70				
3. Hochbau und mechan. Einrichtungen .	50,894	85				
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	1,108	55				
5. Räumung der Bahn von Eis und Schnee	3,224	45	65,228	50	82,730	98
Uebertrag					126,985	40

B. Betriebsrechnung

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag					126,985	40
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung						
A. Personalkosten						
1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	9,648	75				
2. Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal	19,790	98				
3. Zugsbegleitungspersonal	16,257	19	45,696	92		
B. Nebenkosten						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	3,553	72				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Stationen	3,258	45				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	2,345	—				
4. Verschiedenes (inbegriffen Provisionen an Billetsagenturen)	20,570	48	29,727	65	75,424	57
IV. Fahr- und Werkstättedienst						
A. Personalkosten						
1. Leitung des Fahr- u. Werkstättedienstes	6,210	90				
2. Fahrpersonal	19,842	13	26,053	03		
B. Nebenkosten						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	473	35				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	4,133	16				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars, unter Ausschluss des Inventars der Hülfsbetriebe	3,706	95				
4. Verschiedenes	3	40	8,316	86		
C. Material- und Kraftverbrauch des Rollmaterials						
1. Elektrische Kraft	105,293	82				
2. Schmiermaterial	763	65				
3. Beleuchtungsmaterial	581	81				
4. Reinigungsmaterial, Streusand und Verschiedenes	2,100	80	108,740	08		
D. Unterhalt und Erneuerung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen						
1. Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten	1,350	79				
2. Gebäude für den elektrischen Betrieb	8	70				
3. Ausrüstung der Unterwerke und Schaltposten	310	75				
4. Stromleitungsanlagen	25,336	90	27,007	14		
Uebertrag			170,117	11	202,409	97

B. Betriebsrechnung

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag			170,117	11	202,409	97
E. Unterhalt u. Erneuerung des Rollmaterials						
1. Elektrische Lokomotiven	20,169	40				
2. Personenwagen	8,101	70				
3. Güterwagen	145	75				
4. Dienstwagen	3,636	05	32,052	90	202,170	01
V. Verschiedene Ausgaben						
A. Pacht- und Mietzinse	—	—				
B. Sonstige Ausgaben						
1. Gerichts- und Prozesskosten	41	80				
2. Feuerversicherungen (Prämien)	5,344	89				
3. Unfall-Versicherungen und Entschädigungen	12,462	40				
4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	—	—				
5. Steuern und Abgaben	14,428	70				
6. Dienstalterskasse und Renten	9,545	60				
7. Reklame	22,570	60				
8. Beiträge an Verkehrsvereine und andere ähnliche Anstalten	1,520	—				
9. Verschiedenes	2,987	45	68,901	44	68,901	44
Total der Betriebsausgaben					473,481	42

Rechnungsabschluss

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Total der Betriebseinnahmen			880,951	49		
Total der Betriebsausgaben			473,481	42		
Ueberschuss der Betriebseinnahmen					407,470	07

C. Gewinn- und Verlustrechnung

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Einnahmen				
1. Ueberschuss der Betriebseinnahmen	407,470	07		
2. Ertrag der Wertbestände und Guthaben	2,076	20		
3. Zuschüsse aus den Spezialfonds (Entnahme aus dem Erneuerungsfonds der Kraftwerke)	80,000	—		
4. Abschreibung auf dem Aktienkapital	2,700,000	—		
5. Zinserlass pro 1915/19 auf den Obligationen-Anleihen (incl. Fr. 1,562.50 verjährte Coupons):				
I. Hypothek Scheidegg-Eismeer . Fr. 625,812.50				
II. Hypothek Scheidegg-Eismeer . „ 375,575.—				
I. Hypothek Eismeer-Jungfraujoch . „ 540,175.—	1,541,562	50		
6. Kapitalerlass der Kantonalbank von Bern und der Spar- und Leihkasse in Bern	190,000	—	4,921,108	77
Ausgaben				
1. Passiv-Saldo vom Vorjahr	3,614,434	04		
2. Verzinsung der festen Anleihen:				
a) I. Hypothek zu 5 % . . . . Fr. 125,000.—				
b) II. Hypothek zu 5 % . . . . „ 75,000.—				
c) I. Hypothek auf das Burglauenerwerk zu 5½ % . . . „ 68,750.—				
d) I. Hypothek Eismeer-Jungfraujoch zu 5 % . . . „ 108,000.—				
e) Anteil der Wengernalpbahn an den Kraftwerken . . . „ 45,391.75	422,141	75		
3. Verzinsung der schwebenden Schulden	58,528	35		
4. Abschreibung der zu tilgenden Verwendungen	11,000	—		
5. Abschreibungen auf diversen Debitoren, Wertschriften und Sanierungskosten	135,004	63		
6. Einlagen in die Spezialfonds:				
a) Einlage in den Erneuerungsfonds Fr. 30,000.—				
b) Einlage in den Erneuerungsfonds für die Kraftwerke Lauterbrunnen und Burglauenen . . . „ 60,000.—				
c) Einlage in den Reservefonds . . „ 90,000.—				
d) Buchmässige Reserve aus der Sanierung . . . „ 500,000.—	680,000	—	4,921,108	77

D. Bilanz per

Aktiven	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Baukonto der Bahn:				
I. Allgemeine Kosten	1,847,276	87		
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	9,875,231	56		
III. Rollmaterial	791,226	03		
IV. Mobiliar und Gerätschaften	110,852	48		
V. Hülfsbetriebe (Kraftwerke)	3,888,881	97	16,513,468	91
2. Im Bau befindliche Objekte			101,827	93
3. Wertbestände und Guthaben:				
a) Kassa und Bankguthaben	28,640	—		
b) Wertschriften	43,002	—		
c) Debitoren	523,987	37		
d) Nicht begebene Obligationen I. Hypothek Eismeer-Jungfraujoch	840,000	—		
e) Nicht begebene Aktien I. Ranges	173,400	—		
f) Schuldbrief II. und Schuldbrief III. Ranges auf das Burglauenerwerk	1,750,000	—	3,359,029	37
4. Materialvorräte und Ersatzstücke			18,347	25
5. Materialvorräte der Kraftwerke			10,946	20
6. Beleuchtungsanlagen			93,059	38
Total der Aktiven			20,096,679	04

31. Dezember 1921

Passiven	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Gesellschaftskapital:				
a) 16,000 Aktien I. Ranges zu Fr. 200.— No. 1—16,000 (Emission 1921)			3,200,000	—
b) 9,000 Aktien II. Ranges zu Fr. 200.— Nr. 1—9,000 (Emissionen 1898, 1908 und 1911, Reduktion 1921)			1,800,000	—
2. Feste Anleihen:				
a) Anleihen I. Hypothek Scheidegg-Eismeer zu 5 %	2,500,000	—		
b) Anleihen II. Hypothek Scheidegg-Eismeer zu 5 %	1,500,000	—		
c) Anleihen I. Hypothek auf das Burglauenerwerk zu $5^1/_2$ %	1,250,000	—		
d) Anleihen I. Hypothek Eismeer-Jungfraujoch zu 5 %	3,000,000	—		
e) Anteil der Wengernalpbahn an den Kraftwerken Burglauenen und Lauterbrunnen	1,145,678	63		
f) Schuldbrief II. Ranges auf das Burglauenerwerk	1,250,000	—		
g) Schuldbrief III. Ranges auf das Burglauenerwerk	500,000	—	11,145,678	63
3. Schwebende Schulden:				
a) Verschiedene Kreditoren	2,245,202	78		
b) Noch nicht verfallene Zinse	22,916	65		
c) Noch nicht eingelöste Coupons	5,785	—		
d) Guthaben der Dienstalterskasse und Krankenkassen	55,819	07	2,329,723	50
4. Spezialfonds:				
a) Erneuerungsfonds	549,169	50		
b) Erneuerungsfonds für die Kraftwerke Lauterbrunnen und Burglauenen nebst Zugehör (Beleuchtungsanlagen und Kraftleitungen)	439,107	41		
c) Reservefonds für Unfallsrenten	43,000	—		
d) Reservefonds	90,000	—		
e) Buchmässige Reserve aus der Sanierung . . .	500,000	—	1,621,276	91
Total der Passiven			20,096,679	04

E. Spezialrechnungen

I. Spezialfonds

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Erneuerungsfonds				
Bestand am 1. Januar 1921	519,169	50		
Einlage pro 1921	30,000	—		
Bestand am 31. Dezember 1921			549,169	50
2. Erneuerungsfonds für die Kraftwerke Lauterbrunnen und Burglauenen nebst Zugehör (Beleuchtungsanlagen und Kraftleitungen)				
Einnahmen				
Bestand am 1. Januar 1921	459,107	41		
Einlage pro 1921	60,000	—	519,107	41
Ausgaben				
Umbau von Turbinen im Lütschenthal	80,000	—	80,000	—
Bestand am 31. Dezember 1921			439,107	41
3. Reservefonds				
Einnahmen				
Bestand am 1. Januar 1921	—	—		
Einlage pro 1921	90,000	—		
Bestand am 31. Dezember 1921			90,000	—
4. Reservefonds für Unfallsrenten				
Bestand am 1. Januar 1921	43,000			
Einlage pro 1921	—	—		
Bestand am 31. Dezember 1921			43,000	—
5. Reserve aus der Sanierung				
Bestand am 1. Januar 1921	—	—		
Einlage pro 1921	500,000	—		
Bestand am 31. Dezember 1921			500,000	—

E. Spezialrechnungen

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
II. Hülfsgeschäfte (Kraftwerke)				
Einnahmen				
Stromzins von den Bernischen Kraftwerken	90,000	—		
Stromzins der Berner Oberland-Bahnen	33,971	15		
Stromzins der Wengernalpbahn	113,804	22		
Stromzins der Jungfraubahn	112,293	82		
Stromzins von Dritten	15,735	25		
Verschiedenes (Mietzins für Beamtenwohnungen, Erlös aus dem Verkauf von Materialien etc.)	6,226	95	372,031	39
Ausgaben				
1. Betriebsausgaben				
Gehalte	54,313	35		
Bureaukosten	3,504	90		
Unterhalt der Gebäude und Maschinen inkl. Fr. 80,000.— zu Lasten des Erneuerungskontos	109,933	85		
Wehr, Druck- und Zuleitungen, Wasserschloss . .	2,459	55		
Unterhalt der Stromleitungsanlagen	2,996	65		
Versicherungen	5,930	22		
Steuern und Abgaben	47,560	77		
Strassen, Brücken und Verbauungen	1,486	40		
Schmier- und Reinigungsmaterial	1,995	65		
Verschiedenes	2,316	55	232,497	89
Rohertrag der Hülfsgeschäfte			139,533	50
Rechnungsabschluss				
Einnahmen				
Rohertrag	139,533	50		
Entnahme aus dem Erneuerungsfonds	80,000	—	219,533	50
Ausgaben				
Zins der I. Hypothek zu $5\,^1/_2\,\%$	68,750	—		
Zins auf dem Anlagekapital gemäss Vertrag	90,783	50		
Einlage in den Erneuerungsfonds	60,000	—	219,533	50

F. Sanierungs-Konto

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Soll				
Ausgabe von Aktien I. Ranges			3,026,600	—
Tilgung des Passivsaldo per 31. Dezember 1920			3,614,434	04
Tilgung des Verlustes pro 1921			81,123	83
Abschreibung der zu tilgenden Verwendungen			11,000	—
Abschreibung auf Wertschriften und diversen Debitoren			49,648	99
Sanierungskosten			85,355	64
Einlage in die Reserve			90,000	—
Einlage in die „Buchmässige Reserve aus Sanierung"			500,000	—
			7,458,162	50
Haben				
Umwandlung von Forderungen in Aktien I. Ranges:				
Obligationenzinse pro 1920 und 1921	616,000	—		
Bankgläubiger	2,309,800	—		
Andere Schulden	100,800	—	3,026,600	
Abschreibung auf dem Aktienkapital			2,700,000	—
Zinserlass pro 1915/1919 auf den Oblig.-Anleihen (incl. Fr. 1,562.50 verjährte Coupons):				
I. Hypothek Scheidegg-Eismeer	625,812	50		
II. Hypothek Scheidegg-Eismeer	375,575	—		
I. Hypothek Eismeer-Jungfraujoch	540,175	—	1,541,562	50
Erlass von Bankschulden			190,000	—
			7,458,162	50





1917		1918			1919			1920			1921		
Rp.	%	Fr.	Rp.	%	Fr.	Rp.	%	Fr.	Rp.	%	Fr.	Rp.	%
09	63,33	81,893	19	39,05	250,066	30	68,31	474,211	48	88,77	717,479	08	81,44
—	0,04	81	45	0,03	106	90	0,02	35	65	0,01	10	15	—
02	0,20	529	12	0,24	503	45	0,11	679	50	0,13	994	60	0,01
11	63,57	82,503	76	39,32	250,676	65	68,44	474,926	63	88,91	718,483	83	81,45
94	36,43	127,177	62	60,68	115,649	76	31,56	59,243	07	11,09	162,467	66	18,55
05	100,00	209,681	38	100,00	366,326	41	100,00	534,169	70	100,00	880,951	49	100,00
56	13,54	31,270	32	19,61	41,105	29	20,06	45,017	52	12,43	44,254	42	9,56
95	8,93	17,786	81	11,15	28,242	98	13,79	75,275	05	20,78	82,730	98	17,47
07	13,68	18,612	40	11,67	34,659	72	16,92	55,927	81	15,45	75,424	57	15,93
35	48,13	66,624	77	41,79	72,565	13	35,45	121,101	63	33,45	202,170	01	42,49
08	15,72	25,146	08	15,78	28,221	66	13,78	64,761	25	17,89	68,901	44	14,55
01	100,00	159,440	38	100,00	204,794	78	100,00	362,083	26	100,0	473,481	42	100,00
04	5,74	50,241	—	23,95	161,531	63	44,09	172,086	44	32,21	407,470	07	46,26
—	94,26	—	—	76,05	—	—	55,91	—	—	67,79	—	—	53,74
16	—	7	46	—	11	39	—	14	56	—	13	84	—
67	—	14	53	—	9	33	—	11	11	—	9	13	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1917	1918	1919	1920	1921
12,584	10,968	21,942	32,565	51,824
—	—	1	—	—
46	80	97	100	147
8,588	7,568	14,481	18,334	31,583
1	1	2	—	—
92	160	195	200	294
8,681	7,729	14,678	18,534	31,877
101	103	121	126	135
124	106	181	258	372
1,957	1,902	2,138	2,464	2,610
13,591	11,692	14,555	17,763	21,732
47,016	41,464	54,396	66,661	85,524
10	10	10	10	10
1,359	1,692	1,455	1,776	2,173
18	18	18	18	18
4	4	4	4	4
34	35	43	58	62

Tabelle der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Jungfraubahn seit der Betriebseröffnung (20. September 1898)

	1898			1899			1900			1901		
Betriebseinnahmen	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%
Personentransport	2,674	15	100,00	82,142	25	68,10	91,640	90	64,00	83,675	45	[illegible]
Gepäcktransport	—	—	—	23	95	0,02	20	65	0,01	25	70	0,02
Gütertransport	—			210	15	0,17	682	20	0,47	1,601	35	1,11
Total der Transporteinnahmen	2,674	15	100,	82,376	35	68,29	92,343	75	63,48	85,302	50	60,74
Verschiedene Einnahmen	—	—		38,250		31,71	53,131		36,52	55,142	85	39,26
Total der Einnahmen	2,674	15	100,00	120,626	35	100,00	145,474	75	100,00	140,445	35	100,00
Betriebsausgaben												
I. Allgemeine Verwaltung	226	90	7,03	2,984	25	12,17	2,962	10	6,13	2,893	55	6,91
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	670	60	20,99	2,753	20	11,23	7,889	05	16,32	5,591	05	13,40
III. Expeditions- und Zugsdienst	1 107	90	34,21	6,496	05	26,50	7,513	20	15,55	7,[illegible]11	68	17,60
IV. Fahrdienst	1,133	60	35,01	6,015	60	24,54	12,717	15	26,31	14,298	19	34,27
V. Verschiedene Ausgaben	90		2,78	6,266	70	25,56	17,248	88	35,69	11,594	17	27,79
Total der Ausgaben	3,238	—	100,00	24,515	80	100,00	48,330	38	100,00	41,718	64	100,00
Einnahmenüberschuss	·			96,110	55	79,68	97,144	37	66,78	98,726	71	70,30
Betriebsausgaben in % der Gesamteinnahmen			121,09	—	—	20,32	—		33,22	—	—	29,70
Durchschnittliche Einnahmen per Reisenden	1	36		1	88		1	83	—	1	81	—
„ Ausgaben „ „	1	64	—	0	56	—	0	96	—	0	99	—
Dividende %			—			—	—	—	—	—	—	—

	1902			1903			1904			1905		
Betriebseinnahmen	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%
Personentransport	88,375	95	55,00	165,033	35	62,03	167,170	59	53,85	357,623	69	75,91
Gepäcktransport	13	25	0,01	16	45	0,01	4	90	0,00	2	35	0,00
Gütertransport	1,308	65	0,81	951	40	0,36	990	55	0,32	1,180	30	0,25
Total der Transporteinnahmen	89,697	85	55,82	166,001	20	62,40	168,165	04	54,17	358,806	34	76,19
Verschiedene Einnahmen	70,981	95	44,18	100,039	90	37,60	142,291	30	45,83	112,129	65	23,81
Total der Einnahmen	160,679	80	100,00	266,041	10	100,00	310,456	34	100,00	470,935	99	100,00
Betriebsausgaben												
I. Allgemeine Verwaltung	3,089	10	6,50	4,331	35	4,1	7,292	52	9,27	8,962	35	8,97
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	6,102	75	12,84	5,812	75	5,52	5,788	40	7,36	10,289	75	10,30
III. Expeditions- und Zugsdienst	7,611	97	16,02	12,094	17	11,41	14,550	40	18,50	17,904	15	17,93
IV. Fahrdienst	15,587	—	32,80	21,549	48	20,37	22,737	65	28,91	35,591	49	35,64
V. Verschiedene Ausgaben	15,127	85	31,84	61,941	21	58,57	28,289	55	35,96	27,118	80	25,16
Total der Ausgaben	47,518	67	100,00	105,758	90	100,00	78,658	52	100,00	99,866	84	100,00
Einnahmenüberschuss	113,161	13	70,43	160,282	11	60,25	231,797	82	74,66	371,069	15	78,79
Betriebsausgaben in % der Gesamteinnahmen	—	—	29,57	—		39,75	—	—	25,34	—		21,21
Durchschnittliche Einnahmen per Reisenden	1	82	—	2	89	—	2	88	—	4	88	—
„ Ausgaben „ „	0	98	—	1	85	—	1	36	—	1	36	—
Dividende %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3

	1906			1907			1908			1909		
Betriebseinnahmen	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%
Personentransport	439,083	34	93,72	442,816	87	86,48	412 887	91	81,30	398,440	02	65,28
Gepäcktransport	3	60	0,00	—	—	—		—	—	—		—
Gütertransport	1,210	55	0,26	1,050	80	0,20	1,131	85	0,21	1,037	85	0,17
Total der Transporteinnahmen	441,197	49	93,98	443,897	67	86,68	414,019	19	84,57	399,477	87	65,45
Verschiedene Einnahmen	28,246	85	6,02	68,200	70	13,32	80,049	50	15,43	210,869	90	34,55
Total der Einnahmen	469,444	34	100,00	512,098	37	100,00	524,068	69	100,00	610,347	77	100,00
Betriebsausgaben												
I. Allgemeine Verwaltung	10,564	11	7,68	16,563	94	10,53	19,780	16	12,50	16,671	71	10,13
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	13,771	13	10,01	16,817		10,69	23,033	80	14,56	20,911	79	12,69
III. Expeditions- und Zugsdienst	28,729	66	20,87	32,935	72	20,91	31,320	03	19,80	32,166	22	19,53
IV. Fahrdienst	52,269	69	37,98	57,219	51	36,40	50,110	57	31,83	58,863	29	35,71
V. Verschiedene Ausgaben	32,283	10	23,46	33,708	28	21,44	33,720	17	21,31	36,106	61	21,91
Total der Ausgaben	137,620	99	100,00	157,274	18	100,00	158,264	73	100,00	164,722	56	100,00
Einnahmenüberschuss	331,823	65	70,68	354,823	89	69,29	366,703	96	69,85	445,625	21	73,02
Betriebsausgaben in % der Gesamteinnahmen	—	—	29,32	—		30,71	—	—	30,15	—	—	26,98
Durchschnittliche Einnahmen per Reisenden	5	85	—	6	03	—	6	13	—	5	91	—
„ Ausgaben „ „	1	83		2	14	—	2	19	—	2	44	—
Dividende %	—	—	4	—	—	4	—	—	4½	—	—	4½

	1910			1911			1912			1913		
Betriebseinnahmen	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%
Personentransport	380,679	83	58,40	517,189	15	65,12	614,036	33	77,94	803,665	90	85,61
Gepäcktransport	—		—	—	—	—				62		0,01
Gütertransport	1,271	15	0,19	1 511	90	0,19	1,170	80	0,14	918	60	0,09
Total der Transporteinnahmen	381,950	98	58,59	518,701	05	65,31	615,207	13	78,08	804,646	50	85,78
Verschiedene Einnahmen	269,871	15	41,41	275,494	81	34,69	172,577	15	21,92	133,692	51	14,22
Total der Einnahmen	651,822	13	100,00	794,195	86	100,00	787,784	28	100,00	938,339	01	100,00
Betriebsausgaben												
I. Allgemeine Verwaltung	20,335	51	10,59	24,825	39	9,40	29,246	25	8,12	28,669	44	9,55
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	20,330	11	10,58	37,741	80	14,27	19,261	13	5,55	29,228	68	9,73
III. Expeditions- und Zugsdienst	31,723	36	[illegible]	43,577	02	16,55	57,299	36	16,52	58,761	43	19,56
IV. Fahrdienst	76,485	93	39,87	80,025	62	30,25	172,735	89	49,78	124,799	13	41,23
V. Verschiedene Ausgaben	39,978	15	20,87	78,142	81	29,51	67,721	13	19,53	59,827	90	19,93
Total der Ausgaben	191,853	06	100,00	264,512	67	100,00	346,964	36	100,00	300,286	58	100,00
Einnahmenüberschuss	459,969	37	70,56	529,683	19	66,69	440,819	92	55,95	638,052	43	67,90
Betriebsausgaben in % der Gesamteinnahmen	—		29,44		—	33,31		—	44,05	—	—	32,10
Durchschnittliche Einnahmen per Reisenden	5	63	—	6	01	—	7	91	—	9	38	—
„ Ausgaben „ „	2	93	—	3	08	—	4	47	—	3	50	—
Dividende %	—	—	4		—	5	—	—	5	—	—	1

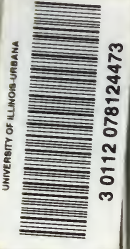
	1914			1915			1916			1917		
Betriebseinnahmen	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%
Personentransport	366,937	67	87,60	54,083	03	15,07	85,789	21	52,36	90,199	09	63,33
Gepäcktransport	—	—		9		0,02	29	70	0,03	63		0,04
Gütertransport	707	15	0,15	161	25	0,11	279	67	0,16	288	02	0,20
Total der Transporteinnahmen	367,645	12	88,05	54,256	28	45,22	86,098	61	52,53	90,511	11	63,57
Verschiedene Einnahmen	51,057	83	11,95	65,710	87	54,78	77,755	67	47,47	51,948	94	36,43
Total der Einnahmen	418 702	95	100,00	119,997	15	100,00	163,854	28	100,00	142,193	05	100,00
Betriebsausgaben												
I. Allgemeine Verwaltung	37,110	39	13,03	22,353	75	15,16	17,879	08	12,87	18,201	56	13,51
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	44,046	72	15,47	9,458	81	6,11	10,990	03	7,91	12,000	95	8,93
III. Expeditions- und Zugsdienst	39,357	68	13,82	20,868	19	14,15	16,468	07	11,86	18,373	07	13,68
IV. Fahrdienst	99,868	98	35,08	66,569	56	45,16	70,933	11	51,09	61,642	35	48,13
V. Verschiedene Ausgaben	64,285	84	22,60	28,156	54	19,12	22,560	16	16,25	21,086	08	15,72
Total der Ausgaben	284,669	56	100,00	147,406	85	100,00	138,830	48	100,00	134,304	01	100,00
Einnahmenüberschuss	134,033	39	32,99	—	—		25,023	80	15,27	8,189	04	5,71
Betriebsausgaben in % der Gesamteinnahmen	—	—	67,01		—	122,80	—		81,73	—	—	94,29
Durchschnittliche Einnahmen per Reisenden	9	78	—	9	84	—	7	73	—	6	16	—
„ Ausgaben „ „	7	59	—	26	87	—	11	61	—	10	67	—
Dividende %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	1918			1919			1920			1921		
Betriebseinnahmen	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%	Fr	Rp	%
Personentransport	81,893	19	39,05	250,066	30	68,31	474,211	48	88,77	717,479	08	81,44
Gepäcktransport	81	15	0,03	106	90	0,02	35	65	0,01	10	15	—
Gütertransport	529	12	0,24	503	15	0,14	679	50	0,13	994	60	0,01
Total der Transporteinnahmen	82,504	76	39,32	250,676	65	68,44	474,926	63	88,90	718,483	83	81,45
Verschiedene Einnahmen	127,177	62	60,68	115,649	76	31,56	59,243	07	11,10	162,467	66	18,55
Total der Einnahmen	209,681	38	100,00	366,326	41	100,00	534,169	70	100,00	880,951	49	100,00
Betriebsausgaben												
I. Allgemeine Verwaltung	31,270	32	19,61	41,105	29	20,06	45,017	52	12,43	41,254	42	9,56
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	17,786	81	11,15	28,242	98	13,79	75,275	05	20,78	82,730	98	17,47
III. Expeditions- und Zugsdienst	18,612	10	11,67	34,659	72	16,92	55,927	81	15,45	75,424	57	15,93
IV. Fahrdienst	66,624	77	41,79	72,565	13	35,45	121,101	63	33,45	202,170	01	42,49
V. Verschiedene Ausgaben	25,116	08	15,78	28,221	66	13,78	64,761	25	17,89	68,901	44	14,55
Total der Ausgaben	159,410	38	100,00	204,794	78	100,00	362,083	26	100,0	473,481	42	100,00
Einnahmenüberschuss	50,241	—	23,95	161,531	63	44,09	172,086	44	32,21	407,470	07	46,26
Betriebsausgaben in % der Gesamteinnahmen	—	—	76,05	—		55,91	—		67,79	—	—	53,74
Durchschnittliche Einnahmen per Reisenden	7	46	—	11	39	—	14	56	—	13	84	—
„ Ausgaben „ „	14	53	—	9	33	—	11	11	—	9	13	—
Dividende %	—					—		—	—	—	—	—

		1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Beförderte Personen	Anzahl	1,966	43,719	50,092	46,220	48,511	57,167	58,036	73,333	75,206	73,483	72,388	67,333
Befördertes Gepäck	Tonnen	—	1	3	3	2	1	—	—	—	—	—	—
Beförderte Güter	„		30	98	141	285	282	343	561	829	1,282	704	555
Befördertes Nutzgewicht													
Personen-Kilometertonnen		295	8,197	10,331	9,533	10,005	12,475	12,666	20,996	24,846	24,249	23,888	22,219
Gepäck-	„		2	6	6	4	2	—	—	—	—	—	—
Güter-	„	—	60	195	282	570	564	686	1,122	1,658	2,564	1,406	1,110
Total		295	8,259	10,532	9,821	10,579	13,011	13,352	22,118	26,504	26,813	25,294	23,329
Betriebstage	Anzahl	25	133	134	137	125	124	134	136	140	147	153	154
Mittlere Tagesfrequenz	Personen	78	328	373	337	391	461	433	537	537	499	473	437
Zahl der Züge		375	1,615	1,799	1,978	1,980	2,396	2,611	3,114	3,368	4,053	4,845	4,972
Zugskilometer		750	5,194	6,786	6,856	6,936	9,587	10,484	12,456	16,819	20,276	24,425	25,708
Achsenkilometer		900	15,630	17,642	17,814	18,004	19,776	30,490	39,274	61,060	57,497	66,102	65,868
Maschinen	Anzahl	2	2	1	4	5	5	6	6	6	6	7	7
Mittlere Leistung per Maschine	km	375	2,597	1,696	1,714	1,387	1,917	1,747	2,076	2,803	3,377	3,489	3,672
Personenwagen	Anzahl	4	4	10	10	10	10	10	10	10	10	12	12
Güterwagen	„	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	4
Personalbestand		14	22	22	26	26	31	35	42	47	47	47	52

		1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Beförderte Personen	Anzahl	65,291	86,067	77,626	85,759	37,493	5,489	11,093	12,581	10,968	21,942	32,565	51,824
Befördertes Gepäck	Tonnen	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	
Beförderte Güter	„	805	717	895	307	138	84	56	46	80	97	100	147
Befördertes Nutzgewicht													
Personen-Kilometertonnen		21,546	28,402	30,856	34,089	14,903	2,182	7,418	8,588	7,568	11,181	18,334	31,583
Gepäck-	„	—	—	—	1	—	—	—	1	1	2	—	—
Güter-	„	1,610	1,134	1,790	614	276	168	112	92	160	195	200	294
Total		23,156	29,536	32,646	34,707	15,179	2,350	7,530	8,681	7,729	11,678	18,534	31,877
Betriebstage	Anzahl	142	151	155	154	125	97	98	101	103	121	126	135
Mittlere Tagesfrequenz	Personen	459	569	500	556	299	56	113	121	106	181	258	372
Zahl der Züge		5,608	6,914	7,895	6,816	3168	1,361	1,579	1,957	1,902	2,138	2,164	2,610
Zugskilometer		26,743	29,611	31,822	35,045	22,031	9,244	11,372	13,591	11,692	14,555	17,763	21,742
Achsenkilometer		73,052	82,602	124,832	135,719	79,464	28,486	38,357	47,016	41,404	54,396	66,661	85,524
Maschinen	Anzahl	7	7	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Mittlere Leistung per Maschine	km	3,830	4,230	3,182	3,504	2203	924	1,137	1,359	1,092	1,455	1,776	2,173
Personenwagen	Anzahl	12	12	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
Güterwagen	„	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Personalbestand		53	55	65	66	64	35	34	34	35	43	58	62





Die Jungfrau (4166 m) vom obern Mönchjoch aus gesehen.